

8月6日、子どもを巻きこむな！リニアまんが訴訟第5 回口頭弁論開かれる

リニアの負の側面を十分認識しながら、冊子ではこのことが隠されている、これは県民の知る権利に対する侵害であり、裁量権の範囲を超えているのではないか

開廷を待つ間、甲府地裁隣の中央公園にて集会が持たれました。炎天下の午後3時半、参集した支持者を前に川村晃生原告代表から挨拶があり、今回の口頭弁論の要旨について説明されました。

早めに集会を切り上げ、裁判所内で待機。午後の4時に開廷しました。法廷では、原告側の準備書面が確認されたあと、川村晃生さんの意見陳述に入りました。

川村さんは県民の知る権利について話されました。被告である山梨県が、リニア工事計画のアセス段階で、多岐にわたる自然破壊の懸念を、知事意見として出していたことに言及。そして冊子「リニアで変わるやまなしの姿」では、そうした懸念が何ら解決されていないにもかかわらず、その負の要素を隠したままりニアをPRしていると述べ、裁量権という権限をほしいままにし、県民の知る権利を侵害している、と主張しました。

なお川村、野沢ら原告は、被告の山梨県に、説明が不明確な点について釈明を求めています。「リニア新幹線の整備が政治的な問題ではないとする理由」、「行政の裁量権の範囲」、「リニア環境未来都市整備方針に負の要素を盛り込まなかった理由」の3点です。しかし被告は今回、準備書面に述べたとおりで釈明する必要なしと回答、なにか議論を避けているようでした。(赤荻記)

今回の意見陳述の詳細について、原告準備書面5および6を次ページに掲載します。どうぞご覧ください。次回の口頭弁論は11月5日((火)の11時10分、甲府地裁です。興味のある方はぜひ傍聴にいらしてください。



平成30年(行ウ)第2号 損害賠償命令請求住民訴訟事件

原告 川村晃生・野澤今朝幸

被告 山梨県知事 長崎幸太郎

準備書面5 (求釈明)

甲府地方裁判所民事部御中

2019年6月18日

原告 川村 晃生

原告 野澤 今朝幸

原告は、被告の従来主張及び説明のうち、次の二点が不明確であると考え、釈明を求めるものである。

(1) リニア新幹線の整備が、政治的な問題ではないとする理由及び根拠について。

原告は、訴状以来、一貫してリニア新幹線が政治的な問題であることを主張してきた。それはリニア計画のすべてのプロセスにわたって政治が関わっていること、たとえば、そもそもリニア新幹線が国土交通省の認可事業であることを前提として、政党間におけるリニアの是非をめぐる政策上の対立、約3兆円の財政投融資をめぐる国会の議論、或いは山梨県駅の位置や乗降客数をめぐる知事や行政判断の関与など、を考慮すればリニアが政治的な問題であることは一目瞭然である。リニアが政治的な問題ではないという被告の主張は、上記の様々な議論や政策判断及び政策決定が、政治ではないと言うに等しいことになり、その非論理性は説得力を一かけらも持ち合わせないものである。

そもそも政治とは、政策決定を法律のもとで行う行為であるから、『リニアで変わるやまなしの姿』というまんが冊子の出版も、リニア計画の遂行もいずれも政治以外のなにものでもないはずである。それにも関わらず、被告は「リニア新幹線の整備が「政治的な問題」とも思わないし」(答弁書)、「被告はもともと、リニア新幹線整備が「政治的な問題」であるなどとは考えていない」(準備書面(一))などと単に述べているだけで、その主張の根拠や理由が何ら示されていない。根拠や理由のない主張は、何の説得力も持たず原告を納得させるものではないこと、明らかである。まず被告は、その主張の根拠や理由を明らかにするべきである。また併せて、原告が上記のようないくつかの理由

で、リニア新幹線が政治的な問題であると述べていることを否定する対抗論理が示されねばならない。さらに被告は、リニア新幹線が「政治的な問題」ではないとする以上、「政治とは何か」についても説明する必要がある。以上の点について、釈明を求める。

(2) 行政の裁量権の範囲について。

被告は、本冊子の作成と配布が、山梨県のリニア環境未来都市整備方針に基づいて、リニア開業後のやまなしの姿を感じ取るとともに、やまなしの未来を考えるきっかけになってほしいという目的のもとになされたものであり、リニア新幹線の整備中に取り組むべき課題が掲載されていないとしても、そのことをもって直ちに本件冊子を作成したことが違法、不当ということとはできない、という主張を述べている(答弁書)。また被告は、何を掲載し何を記載しないかについては、原則として県民に何を伝えようとするかという目的に照らし、作成者の裁量に委ねられているというべきである(準備書面(一))とも述べている。

この主張によれば、行政はリニア新幹線について、県民が知りたい、または知るべき重要な情報を広報しなくてもよく、行政にとって都合のよい情報のみが広報され、リニアについての誤った理解が県民に浸透してもすべて許されることになってしまうのであり、現に本冊子の配布によって、それが事実として現実化しているのである。そうなれば、行政の県民へのサービスや責任という問題にも発展せざるを得なくなるであろう。

被告はやまなしの未来を考えるきっかけになるという目的のもとに、リニアについて広報したいことを広報するとするが、冊子の内容が余りにも独善的で、やまなしの未来を考えるきっかけになる材料が、十分に提示されていないのであることからすれば、その目的に沿うものとは言えないはずである。いったい被告は行政の裁量権の範囲をどう捉えているのか。それははたして無限大なのか。それともどこかに線引きがあり、またあるとすればどこにその線は引かれるのか。

たとえばかりに行政が戦争を容認するようなことが起った場合、或いは特定の宗教団体に寄付行為を行ったような場合は、言うまでもなく裁量権の逸脱があり、線引きがなされるであろう。では、それらとリニアはどこが違うのか。明確な説明を求める。

(3) リニア環境未来都市整備方針に負の要素を盛り込まなかった理由について。

被告は、上記(2)項に記すとおり、冊子の作成と配布は、山梨県のリニア環境未来都市整備方針に基づいたものであり、それを広報しただけであるとする

が、そもそも被告は上記の整備方針を作成する上で、なぜ負の側面を考慮に入れなかったのでしょうか。

これまでの原告の訴状や準備書面等において、リニアの負の側面が生活環境や自然環境、及び山梨県内の利用客数などに及ぶことは明らかにされており、一方山梨県自身もすでに熟知しているのであって、とくに利用客数については、2014年11月の原告 藤田英明の質問に対する回答（甲31号証、Q4,Q6）にも、その懸念が示されている。

とすれば、「整備方針」である以上、その負の側面の認識とそれを克服するための指針がなければ、「整備方針」としてはきわめて不公正、不十分かつ不誠実なものにならざるを得ない。被告は「整備方針」の中に、なぜ負の要素を盛り込まなかったのか、その理由を説明することを要求する。

平成30年(行ウ)第2号 損害賠償命令請求住民訴訟事件

原告 川村晃生・野澤今朝幸

被告 山梨県知事 長崎幸太郎

準備書面 6

甲府地方裁判所民事部御中

2019年7月26日

原告 川村 晃生

原告 野澤 今朝幸

リニア中央新幹線の建設工事と完成後の営業走行は、自然破壊と自然への恒常的な悪影響をもたらすものとして、この鉄道建設に対して反対の意思表示をする人々の大きな要因となっており、そのために環境影響評価(以下アセス)もひとときわ入念に、また精確になされねばならないものであった。しかし、現実にはアセスは、僅か3年で終了し、結果的にまことに杜撰なものになっており、識者からも「リニアのアセスは前代未聞と言ってよい」という類の批判を耳にすることが少なくない(甲32号証)。

そしてそれは被告である山梨県も認識していたことと言え、アセス準備書への「知事意見」のはしほしに表明されている。本準備書面は山梨県がリニアによる自然への悪影響を十分に認識しながら、その認識を「リニア環境未来都市整備方針」にも、また『リニアで変わるやまなしの姿』にも具体的に明示しなかったことを指摘し、そうした不当性は裁量権の範囲を超えているのではないかという点を主張するものである。そこで以下にいくつかの事項について詳述することとする。

まず、山梨県の場合、自然への強い影響が生じる可能性があるものとして、地下水の問題を取り上げたい。リニアが通過する甲府盆地南部は、地下水位が極めて高く(下記の「知事意見」参照)ここにリニアの高架施設を支える橋脚を立てるためには相当な深堀りによって、橋脚施設を造成せねばならず、それによって地下水位や地下水質がきわめて大きなダメージを受けることになる。一方巨摩山地および南アルプスのトンネル工事によって、両山地の抱える龐大な量の地下水が湧水となって外に流出し、両山地の山体や生態系に大きな影響を及ぼすことは必定である。

以上の点を危惧し、山梨県知事はアセス準備書に対して、次のような意見を述べている。(平成26年3月20日、「中央新幹線(東京・名古屋市間)環境影響評価準備書[山梨県]に対する知事意見」23頁)

予測

1) 地下水位が高い地域(甲府盆地南部)における工事中の影響把握

ア 甲府盆地内の地下水の流動状況や地下水位と橋梁や構造物の工事の掘削深度の関係について検討するため、地下水位が構造物の基部よりも低い場合と高い場合の工事内容のイメージ図を作成するとともに、当該工事で実施する環境保全措置を評価書に記載すること。

イ 工事による地下水への影響を把握するため、工事着手前から工事終了までの一定期間、地下水の水位及び水質についてモニタリングを実施し、事業実施中及び実施後の手続において測定結果を明らかにする旨を評価書に記載すること。

2) トンネル工事における水環境への影響の把握

トンネル工事による小河川の流量、水質等の変化を把握するため、計画路線周辺及び計画路線を集水域とする主要な河川及び小河川の分布状況を把握し、工事着手前から定期的にモニタリングを実施し、これらに対する影響の早期把握に努める旨を評価書に記載すること。

しかし、評価書においては、イメージ図の作成はなく、モニタリングの継続も明記されず、さらに

主要河川や小河川の分布状況やモニタリングの記載もない。確かに準備書においては、簡易水道や井戸の調査が富士川町や早川町を中心に 15 か所程度にわたって行われているが、その調査結果が示されるのみなのである。

従って「知事意見」(2)に言う影響の早期把握などはとうてい不可能なのであり、アセス評価書はただただ薬液の注入により、また覆土コンクリートや防水シートの設置などにより、地下水への影響を低減することができるということをくり返して述べるばかりである。

つまり「知事意見」に指摘され、表明されている要望や不安は完全に無視されているのであり、県の環境への不安はいっさい払拭されていないのである。

次に生態系の問題について検討を加える。まず列車の走行による生態系への影響の予測について、「知事意見」(30頁)は次のように述べている。

列車の走行による、動物、植物、生態系への影響の検討

方法書知事意見(【個別的事項】個別 1.1.1)において、列車の走行など鉄道施設の供用による、動物、植物、生態系に係る影響について検討を求めたが、「十分な知見が蓄積されておらず未解明な部分が多いことから、環境影響評価の項目として選定しなかった。(P.6・125)としている。

しかしながら、環境省が、猛禽類各種の環境保全措置の検討のための考え方をとりまとめた「猛禽類の保護の進め方」(改訂版)(H24年12月 環境省)においても、工事中の騒音に係る影響に対する配慮を求めていること、対象事業においては防音壁または橋梁等の区間の騒音レベルは工事中の騒音レベルを上回り、環境への負荷は工事中よりも大きくなることから検討対象から除外すべきではなく、改めて「列車の走行に係る動物、植物及び生態系への影響」を検討し、検討の経緯及び結果を評価書に記載すること。また、予測を行わない場合であっても、試験走行が実施される前からモニタリングを実施し、事業の実施中及び実施後の手続において調査の結果を記載する旨を評価書に記載すること。

この「知事意見」では環境省の指針を引きつつ、事業者たるJR東海のアセス調査では十分かつ納得できる予測にはなっていないから、いっそう丁寧な対応を求めていると言っている。

しかしながらJR東海は、この山梨県の要望に対して、真摯に応えようとする態度を全く示さない。そもそも上記の「知事意見」の中に、「環境への負荷は工事中よりも大きくなることから」という指摘に見られる「工事中」の問題に対してすら、次のように答えるにとどまっている。

すなわち、工事の実施による生息環境以外に新たな変化はないから、鉄道施設の存在による生息環境の変化は生じないとして、哺乳類14種から底生動物2種に至る計904種への影響はほとんどないことを明記しつつ、列車の走行に係る影響の記述は全く認められないのである。

これではリニア新幹線は工事中においても走行時においても、生態系は何ら影響を受けないと言うに等しいことになり、山梨県が提示した疑問や懸念は放置されたままになっていると言えよう。つまり山梨県は生態系への不安を依然として抱えたままなのであり、それは「リニアで変わるやまなしの姿」の重要な一断面のはずなのである。しかしそれにも関わらず、山梨県はそのことを『リニアで変わるやまなしの姿』において、一こまも触れていないのである。

また生態系の環境保全措置についても、「知事意見」では次のように指摘している。

環境保全措置の丁寧な説明

環境保全措置の内容(表8-4-1-29(1~13)〔P.8-4-1-101〕及び表8-4-2-13(1~6)〔P.8-4-2-80〕)には、実施事例、施工実績等などの内容が具体的に示されていない。また、技術審議会における聞取りにおいてもほとんどの環境保全措置の手法について具体的な回答が得られていないため、環境保全措置の内容については、次の事項を明確にしたうえで県民が措置の内容及び効果を容易に理解できるように修正し、検討の経緯及び結果を評価書に記載すること。

ア 確認地点毎、地域毎の保全対象種の生息状況等を反映した環境保全措置を検討すること。

イ 誰が、何時、何処で、何を、どのような方法で、行うのかを具体的に記載すること。

すなわち「知事意見」は、生態系の環境保全措置について、現状の生息状況の把握を十全に行った上で、どのような保全措置を講じるのか、具体的に記すことを強く要請しているのである。

しかしアセス評価書において、JR東海はこれについてもほとんど無視を決め込んでいると言っている。評価書には、山梨県が記載を要望したアとイの二事項を明確化してそれに対応しようとする努力は全く示されず、くわえて工事等により生息や繁殖環境に影響が生じても、どのように対処するのかの具体的な記述はない。くわえて走行開始以後の生態系における影響や変化の予測の記載も認められず、わずかに事後調査の可能性を示唆するにとどまっている。

これでは生態系がリニアによって重大な影響を受けても、JR東海は何ら責任をとらなくてもよいことを認めているに等しいと言えよう。そしてこの点においても、山梨県は不安と懸念を抱えたままなのである。ほぼ全区間が明り区間を通過することから、或いは前項に示したように、平地や山地の破壊的な掘削によって、地下水への大きなダメージが生じることからすれば、自然環境への影響がは

かり知れないものであることは明らかであって、当然それも<リニアで変わるやまなしの姿>の一要因であることはまちがいないであろう。しかし冊子『リニアで変わるやまなしの姿』は、いっさいそれに触れることはないし、「リニア環境未来都市整備方針」に盛り込まれてもいない。

もう一つ、景観の問題を取り上げたい。「知事意見」(41～42頁)は、景観の客観的な予測について、次のように指摘し、改善を求めている。

客観的な予測の実施

ア 「鉄道施設が眺望できるようになる。」「現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和の取れた新たな景観となる。」等の記載をしている予測地点については、表 8-5-1-4 の「主要な景観の状況」(P.8-5-1-15)及び表 8-5-1-5 の「日常的な視点場からの景観の状況」(P.8-5-1-16)に記載された視対象への影響について詳細に検討し、その結果を評価書に記載すること。

イ 近景(500m以内)に橋梁や高架橋がある場合の予測結果が、構造物の形状に関する説明のみであり、構造物の出現により景観資源や地域景観の背景となる山並みや街並みがどのように影響を受けるのか検討が行われないうまま、「景観資源との調和が図られている。」としている。これは、アンケート調査等による統計的な整理の結果ではなく、判断根拠が不明であり、例えば、図 8-5-1-2(3)は、展望台から見る事ができた南アルプス山系、八ヶ岳等の景観が橋梁により阻害される事などについて客観的に記載すべきところが、「現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和のとれた新たな景観となっている。」という主観的な取りまとめとなっていることから、これらの予測地点については、客観的な手法による予測を再検討し、検討の経緯及び結果を評価書に記載すること。

すなわちこれは、アセスの予測の手法が恣意的であり、客観的要素に欠けるから、より客観的な手法で景観の変化や影響度を予測し、説得力のあるものにせよと言っているのである。そしてこのことは、景観に対する基本的な認識のありようを問うてもいってよいであろう。

しかしアセス評価書は、この「知事意見」の懸念と要望に対しても、何ら答えることはない。同書は、構造物の形状の配慮によって、周辺の景観との調和を図り景観への影響を低減できることをひたすら強調し、また有識者による検討会での、橋梁構造形式の検討結果に基づく橋梁計画位置の配慮によって、景観への影響を低減できると述べるにとどまっている。

そして同検討会における意見として出されたいくつかの提案、たとえば

- (1) 身近な景観における圧迫感の評価の必要性
- (2) 視点が高く見下す場合はあまりクレームが出ないが、逆の場合はクレームが出るが多い。
- (3) 普通の人々の感覚を適切に表現できるような観点から評価する。

などは、このアセス評価書にはほとんど反映されていない。

すなわち、この景観の問題についても、県の不安や懸念は一切払拭されていないのであり、県はそれを抱えたままなのである。そしてこの景観の変化もまた<リニアで変わるやまなしの姿>の重大な要素であるはずなのだが、これについても「リニア環境未来都市整備方針」において全く触れられて

いない。景観の変化が観光立県を目指す山梨県にとって、きわめて重大な問題であることは自明のはずだが、これはいったい何としたことだろうか。

以上、地下水、生態系、景観の三点にわたってアセス評価書に対する山梨県の懸念について述べてきた。もちろんその懸念は、上記のものにとどまるわけではないが、いずれにしてもそれらの懸念は依然として残されたままである。そしてこれらの懸念は、準備書面 3 及び 4 において指摘した山梨県行政とは違う立場の住民などから発せられたものではなく、山梨県自身が十分に認識しているものであり、従ってそれは山梨県民にも共有されねばならないはずのものである。山梨県はなぜ「リニア環境未来都市整備方針」や『リニアで変わるやまなしの姿』においてこれらを取り上げ、県民に周知させようとしなかったのであろうか。それは、リニアの開通によって生じる負の要素は隠しておくという、山梨県の一貫した態度以外の何ものでもないということであろう。それは利用客数や騒音の問題と共通するものであり、それを裁量権という権限によって恣にするのは、明らかに県民の知る権利に対する侵害である。もしかりにそこまで裁量権が及ぶのであれば、法は県民の不利益を許容し、県民の権利への侵害も認めるということを証明することになってしまうであろう。